

ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ ТУРИСТИЧНИХ ЧУДЕС УКРАЇНИ: ЗАПОВІДНИК «КАМ'ЯНЕЦЬ»

Розкрито логістичні, тобто торговельно-складські та митно-транспортні функції середньовічного міста-фортеці Кам'янець-Подільського – одного з туристичних чудес України. Стаття вносить свою частку у висвітлення розвитку як транспортної та торговельної логістики в Україні в історичному аспекті (на прикладі середньовічного міста – фортеці Кам'янець), такі в дослідження логістичного аспекту туристичних чудес України – в межах новітнього науко-практичного напрямку – логістики туризму.

Represented logistical (commercial, warehouse, transport, customs) functions of medieval city of Kamianets-Podilski – one of touristic wonders of Ukraine. The article brings its part to interpretation of development of transport and commercial logistics in Ukraine in historical aspect (on the example of medieval city – fortress of Kamianets), as well as to research of logistical aspects of Ukraine touristic wonders – in travel logistics contents which is one of the newest scientific and practical directions.

Постановка наукової проблеми. При характеристиці туристичних чудес України звичайно недостатньо уваги приділяється транспортно-логістичним аспектам їхнього розвитку та функціонування. Це особливо відноситься до одного з найбільш цікавих, на наш погляд, туристичних чудес України – заповідника «Кам'янець», де майже вся увага концентрується на Кам'янецькому замку. Між тим, замок – лише один з складових елементів складної системи комплексу середньовічних оборонних споруд міста, метою яких був захист найбільшого адміністративного, релігійного, господарського, торговельно-складського та транспортного центру Поділля протягом XV-XVII ст. від нападників, передусім турецько-татарських військ.

Літературні джерела та публікації з теми статті охоплюють як історико-туристичні джерела [1; 2; 3; 7], так і логістичні публікації [4], зокрема праці автора з логістики туризму [5; 6].

Метою статті є висвітлення розвитку як торгівельної та транспортної логістики в Україні в історичному аспекті (на прикладі середньовічного міста-фортеці Кам'янець-Подільського), так і дослідження логістичного аспекту туристичних чудес України – в межах новітнього науково-практичного напрямку, що нині формується, - логістики туризму.

Виклад основного матеріалу. Про заповідник «Кам'янець» з його унікальним комплексом величних та грізних споруд середньовічного європейського міста-фортеці з XV-XVIII ст. написано чимало в українських та закордонних (особливо польських, вірменських та турецьких) джерелах. Це пов'язане, зокрема, з включенням Кам'янець-Подільського до списку «Семи чудес України», складеного в 2007 р. [5,382]. Однак при цьому недостатньо уваги приділено транспортним, торгівельно-складським та митним функціям цього на ті часи найбільшого

оборонного, міського, господарського та релігійного осередку Поділля. В сучасній термінології транспортні, торгівельно-складські та митні функції об'єднуються поняттям «логістичні функції» (або логістичний аспект). Між іншим, саме вигідному транспортно-географічному (або геологістичному) розташуванню на перетині суходольних та водних (рр. Дністер та Смотрич) шляхів у Південно-Східній Європі завдячує місто Кам'янець-Подільський своєму виникненню та наступному швидкому розвитку та розбудові. Недарма на старовинних картах-портоланах англійського, італійського та турецького походження (XV-XVII ст.), де були зображені береги Середземного та Чорного морів, назва Podolia (Поділля, Пониззя) регулярно виступає нарівні з, приміром, Romania (Румунія), Natolia (Анатолія) чи Egiptus (Єгипет) [7,123].

Початки створення на місці сучасного Кам'янця стародавнього міського осередка сягають, за деякими даними, ще часів Давнього Риму. Недарма на карті давньогрецького географа Птолемея в районі сучасного Поділля було позначене давньоримське місто Клепідава, яке знаходилося на острові серед одвічних лісів, боліт і мочарів. Його мешканці ніби то грабували торгові каравани, що з незапам'ятних часів проходили краєм. Тому назвали місто Клепідава, що означає «місто злодіїв». Можлива й інша розшифровка цієї назви: до Клепідави відправляли на заслання злочинців та вільнодумців з Риму [3,167].

Кам'янець ще раз з'являється у давньоримських джерелах, вже як Петридава (Подільська «Петра»?) – «місто-камень на воді», на цей раз з точною вказівкою не тільки місце знаходження міста, але й часу заснування – 100 рік н.е. Саме тоді на початку II ст. імператор Марк Траян захопив Гето-Дакію (територію сучасної Румунії), отримавши контроль і над Подністров'ям. Римські легіони розташувалися біля Кам'янця, а на острові розміщувалася канаба – поселення, де мешкали родини воїнів, торговці та ремісники, що постачали легіонерам необхідні товари. Місто так багато важило для Римської Імперії, що з материка на острів був перекинутий міст, верхня частина якого складалася з дерев'яних аркових форм, а на мисі зведено замок. З занепадом Риму не стало і Петридави. Що ж залишилося в Кам'янці на згадку про ті часи? А досить багато: по-перше, ще класична давньоримська аркова архітектура кам'яного Замкового мосту; по-друге, знайдені в околицях багаті скарби давньоримських монет; по-третє, середньовічні друковані дороги на в'їзді до міста і в самому місті, споруджені в найкращих давньоримських традиціях наприклад, головна в'їзна дорога до міста-фортеці з боку тзв. Польських фільварків (у т.ч. пряма лінія дороги на схилі, використання броду на р. Смотрич – для його захисту та контролю навіть була зведена спеціальна оборонна вежа – Башта на броді (її це називають Турецька, Захаржевська); по-четверте, традиція мостити подвір'я міських кам'яниць кам'яними плитами в мозаїчний спосіб (саме так мостили шляхи в Давньоримській державі, залишки такої дороги можна подивитись нині в

Криму, це стокілометрова пряма траса, що пов'язувала фортецю Гаракс біля Ялти з Херсонесом) [5,359].

Новітні археологічні дослідження виявили під середньовічними фортифікаціями Кам'янця культурний шар тиверського та давньоруського укріпленого городища X-XIII ст. Однак після того як Пониззя увійшло до складу Галицького князівства, центр транспортно-торгівельної активності змістився від «захованого» серед пралісів Кам'янецького граду на береги р. Дністра – стратегічної міжнародної торгової артерії Галицько-Волинського князівства. Можна сказати, що для галичан та подолян шлях Дністром (відомий як Галицький шлях) був тим, чим дніпровський торговий шлях «із варяг у греки» був для Київського Чернігівського та Переяславського князівств. Тому найбільшим транспортно-торгівельним центром та «столицею» давньоруського Пониззя-Поділля став портово-перевалочний град Бакота на Дністрі (нині, на жаль, затоплений водами дністровського водосховища, зберігся лише великий давньоруський Бакотський печерний монастир).

Давньоруські гради Поділля не оминули руйнації внаслідок монголо-татарської навали 1241 р. Очевидно, дерев'яні укріплення Кам'янця були розібрані воєводами Данила Галицького в 1259 р. на вимогу золотоординського полководця Бурундая. Відтак, Поділля майже на сто років потрапило під владу татарських баскаків Золотої Орди. І тільки після того, як у 1362 р. в битві під Синіми Водами Великий князь литовський Ольгерд здобув перемогу над доти непереможними монголо-татарами, Поділля відходить під захист Литовської держави.

Як видно, літопис приписує будівництво кам'яної фортеці в Кам'янці литовським князям-братом Коріатовичам (небожам Великого князя Ольгерда), які після перемоги під Синіми водами успадкували Поділля. Згідно легенди литовський князь на ловах погнався за оленем, загнав його на острів, зусебіч оточений проваллям, і тут вирішив закласти фортецю. Однак, давньоруська фортеця і багатолюдний посад при ній на час приходу Коріатовичів мусили вже існувати, або вже за декілька років після документальної згадки про будову князми Коріатовичами нової фортеці (у 1374 р.), місту Кам'янцю було надане магдебурське право. Очевидно, упродовж 1360-1370-х рр. Коріатовичі лише позміцнювали низку давньоруських фортець Поділля, і серед них – Кам'янця. В 1434 р. Поділля було загарбане Польським королівством і Кам'янець до 1793 р. став центром воєводства і ключовим пунктом оборони Речі Посполитої на її неспокійних південно-східних кордонах. Усвідомлюючи значення Кам'янецької твердині на східних обводах західноєвропейської цивілізації, Папа Римський Юлій II називав це місто-фортецю «*antemurale hristianum*» (оплот християнства). Історики підраховали, що Поділля й Кам'янець у XV ст. 28 разів піддавалися нападу турецьких і татарських військ, у XVI ст. – 18 разів, у першій половині XVII ст. – 5 разів [3,169].

Але одночасно це був «золотий вік» Кам'янця-Подільського, який не тільки хоробро боронився від ворогів (за довгу середньовічну історію

міста тільки тричі супротивникові вдалося його захопити: у 1393 р. – литовському князю Вітовту, який відібрав Кам'янець у Коріатовичів; у 1430 р. – полякам братам Бучацьким; у 1672 р. – туркам на чолі з султаном Мехмедом IV; значно довшим є список тих, хто так і не зміг оволодіти містом – табл. 1), але й зростав як європейське місто, що змагалося в красі з Києвом та Львовом, займаючи чільне місце в східній торгівлі. В Стамбулі, Карсі, Криму кам'янецькі купці-вірмени закупляли килими, оксамит, шовк, зброю, вина, дорогі пахощі, прянощі – все те, що складало комфорт тодішнього побуту.

Таблиця 1. Спроби військового захоплення м. Кам'янця-Подільського за часів середньовіччя (Авторська розробка за [1,90; 2,16; 3,169].)

№	Рік	Чільники	Країна
<i>Вдали</i>			
1	1393	Великий князь Вітовт	Литва
2	1430	Брати Бучацькі	Польща
3	1672	Султан Мехмед IV	Туреччина
<i>Невдали</i>			
1	1448	Татарські хани	Кримське ханство
2	1451	Татарські хани	Кримське ханство
3	1509	Татарські хани	Кримське ханство
4	1528	Татарські хани	Кримське ханство
5	Початок XVI ст.	Господар Богдан син Стефана	Молдова
6	1621	Султан Омсан	Туреччина
7	1633	Паша (генерал) Мехмед Абаза	Туреччина
8	1648	Максим Кривоніс	Україна
9	1651	Іван Богун	Україна
10	1652	Тиміш Хмельницький	Україна
11	1653	Богдан Хмельницький	Україна
12	1654	Татарські хани	Кримське ханство
13	1655	Богдан Хмельницький і Василь Бутурлін	Україна, Московська держава
14	1733	Немає даних	Туреччина

Товар переправлявся транзитом через Молдову до Хотина, а далі – галерами по річках Дністер та Смотрич безпосередньо доставлявся у Кам'янець-Подільський. Остання річка на ті часи була значно повноводнішою ніж нині, та була судноплавною (зокрема, в межах Кам'янця – на ділянці між Руською брамою і водоспадом на північному сході). Отже, Кам'янець тоді був значним річковим портом, мав пристань, на якій галери прив'язували до кнехтів – кам'яних стовпів у вигляді грибу (саме такий «гриб» було знайдено на березі р. Смотрич в Кам'янці в 1960-х рр.) і розвантажували. Підводи з товарами заїжджали до широкого тунелю (галереї), що простягався вздовж східного боку Старого міста. В середині XX ст. під час будівельних робіт у місті були знайдені рештки цієї галереї, зі слів старожилів вона нагадувала станцію київського метро. Звідти

коридорами товари розвозилися до льохів-сховищ, власниками яких були кам'янецькі купці. Підземний Кам'янець не поступався розмірами надземному, тільки був більш утаємниченим. У дво-, триповерхових сховищах зберігалися предмети східної розкоші, вино, паливо, зброя. Тут навіть були свої крамниці - «темні склепи» (sklep польською – магазин, крамниця, а magazyn – склад). Входи до підземного міста захищала сторожа. Пізніше ця підземна галерея була засипана землею та сміттям, нині про неї немає й згадки. Однак у місті її досі живуть легенди про численні скарби, що надійно приховані під ним (які в Петрі, що в Йорданії). Скарби іноді «показуються» людям, особливо після дощу або весняного танення снігів. Ось чому туристам радять пильно дивитися під ноги, коли вони блукатимуть Кам'янцем, і не лише в Старому місті. Понад 350 років (з 1434 до 1793, коли Поділля в результаті Другого поділу Польщі відійшло до Росії) Кам'янець успішно функціонував не тільки як найважливіший та найпотужніший оборонний осередок на південно-східному кордоні Речі Посполитої (про що досить детально викладене в літературі), але й як адміністративний центр Подільського воєводства та найбільший господарський торговельно-складський, транспортний та митний осередок краю (про що в літературних джерелах згадується значно рідше). Відповідно, місто не тільки імпортувало значні обсяги різноманітних товарів (про що було вище), але й виробляло та «експортувало» (тобто відправляло на вивіз). Про високий рівень розвитку різноманітних ремесел в середньовічному Кам'янці свідчать хоча б назви вулиць Ремісничка, Ковальська (де жили не тільки ковалі, але й складуви, гончарі-кахельники), оборонних башт (Гончарна, Кравецька, Різницька – їх збудували та підтримували в належному стані за кошти цих кам'янецьких ремісничих цехів) та бастіонів (М'ясний) тощо. Що стосується торговельно-складського сектору господарства середньовічного Кам'янця, то він повністю контролювався вірменами. Хоча нині поляків часто називають торгівельною нацією, у XV-XVIII ст. польська шляхта гребувала займатися торгівлею (її справою було добре володіти шаблею та мушкетом), тому торгівельну діяльність в Кам'янці, Львові (тобто вздовж Галицького шляху) здійснювали вірмени. Вони були християнами, а в XVII ст. навіть увійшли до унії з римсько-католицькою церквою, тому вірменам дозволялося жити і торгувати в Кам'янці (а, наприклад, українцям православної віри це заборонялося з 1699 р.). Недарма у Львові та Кам'янці і нині існують вулиці під назвою «Вірменська», вірменські церкви (в Кам'янці – дві, а також монастир) та хачкари (зображення хреста на гладкому чи різьбленому камені, на якому вміщували також імена архітекторів, камнерізів або фундаторів храму). Вірмени контролювали, зокрема, східну торгівлю, тобто з турецькими купцями. Для цього їм не завжди треба було їхати до Стамбулу, оскільки турецькі володіння починалися поруч – у Хотині (перейшов під контроль Росії у 1812 р.). Поговорюють, що з Кам'янця в Хотин (під Дністром) був прокладений підземний хід завдовжки 20 км, яким користувалися контрабандисти,

таємні агенти і військові. Кам'янецька частина цієї підземної комунікації розпочиналася з галереї перед замком. Хоча з боку Хотина підземний хід був добре замаскований, турки його все ж виявили та підірвали в ділянці Дністра, в результаті чого багато людей захлинулися у воді. Про це відомо з досліджень XIX ст.

Для молдовського князівства, яке знаходилося у васальній залежності від Туреччини, митні збори від торгівлі з Поділлям мали велике значення, про що свідчить будинок середньовічної митниці, що зберігся донині в Хотинському замку. Річ Посполита теж мала розвинуту та складну митну систему, яка на її кордонах, зокрема в Кам'янці, була представлена митними коморами (митницями) та митниками – целовальниками (від польського *śło* – мито). Основні обсяги «східної» торгівлі здійснювалася вірменськими купцями через південну – Руську в'їзну браму де і проходив митний догляд. Далі товари доставлялися або водним шляхом річкою Смотрич (про що було вище), або сухоподольним – стрімкою Вірменською вулицею прямісінько на Вірменський ринок, де відбувалася торгівля і знаходилися спеціальні складські приміщення (ці чотири будинки існують і нині під назвою «Вірменські склади», їх споруджували як житлові, а в якості складів використовували напівпідвальні приміщення). Вірменський ринок, як зазначив відомий дослідник Кам'янця О.Прусевич, в давні часи був вогнищем східної торгівлі, сюди прибували каравани верблюдів зі східними товарами, по які приїжджали купці з півночі та заходу [1,41]. Біля Вірменського ринку сформувався Вірменський квартал міста з своєю ратушею, церквами монастирем, та шпиталем (вірмени складали до 30 % населення середньовічного Кам'янця). Про суворий митний контроль торгівельної діяльності кам'янецьких вірмен з боку міської влади Кам'янця свідчить розпорядження короля Сигизмунда III про запровадження додаткового податку на утримання вірменського шпиталю. Так, вірменські купці за кожен виїзд і повернення з Туреччини повинні були сплачувати три польських гроші від кожного коня; вірмени-м'ясники за кожную голову великої рогатої худоби сплачували по два гроші, а дрібної – по грошу; з кожної хури дров, провезених через Руську браму, одне поліно віддавали для шпиталю [1,32].

В кінці XVI ст. Кам'янець став закритим містом, за мури якого не допускалися ані торгові каравани, ані подорожні. Пов'язане це було із зведенням Руської і Польської брам – оборонно-гідротехнічних систем, у спорудженні яких запроваджувалися найновіші технології того часу. Тому змінилася і «логістика» східної торгівлі: для купців-іноземців на правому березі р. Смотрич збудували караван-сарай (комори для зберігання товарів) з досконалою на той час інфраструктурою: колодязем, стайнею та голубиною поштою. Незабаром тут виникло поселення, де мешкали ремісники і обслуга. Нині про це нагадує сучасна назва цієї місцевості – Карвасари (спотворене караван-сарай). Якщо вірменські купці контролювали гуртову та зовнішню торгівлю (що здійснювалася на Вірменському ринку), то роздрібний продаж різноманітного краму

відбувався ще на двох ринках міста – Польському та Руському. Як для обмежених розмірів середньовічного Кам'янця, який декілька сторіч повністю вміщувався на острові площею всього 120 га (нині – Старе місто), то це свідчить про значну роль торгівлі в господарському розвитку міста та високий рівень заможності (купівельної спроможності) його мешканців на ті часи.

Очевидно митний пост (сучасною термінологією) існував і при Польській брамі, звідки здійснювався північно-східний напрямок кам'янецької зовнішньої торгівлі, але за обсягами він значно поступався південно-західному (через Руську браму). Щоправда, пізніше з зміною влади в Кам'янці (тобто після його переходу з 1793 р. під владу Російської імперії), напрямки товаропотоків зміняться на протилежні, про що свідчать «заняття» ковалями башт (чи скоріше вже руїн) Польської брами. Башти стали зватися Ковальськими, тут ковалі зустрічали втомлених далекою подорожжю подорожніх, запрошували їх підкувати коней, налагодити вози, продавали власноруч виготовлені цвяхи, петлі, ободи.

Щодо південно-західного вектору ділової активності Кам'янця (раніше – торгівля «східними» товарами), то в нових часах він набув нового змісту, пов'язаного не стільки з торгівлею (хоча в XIX ст., приміром, експорт продукції Немирівського спиртзаводу здійснювався через Одесу (морем) та Кам'янець-Подільський (суходолом), скільки із поштовим зв'язком. Так, у XIX ст. місто стало міжнародним поштовим транзитним пунктом, через який пошта йшла в Австро-Угорщину, Італію, Румунію, Сербію ті інші країни Європи. Це відбилося у назвах аж двох вулиць міста – Старопоштовий та Поштовий узвози. На останньому було збудовано в 1853 р. капітальний чотирьохповерховий (якщо дивитись з боку Новопланівського мосту) будинок губернської пошти, який зберігся і донині.

Може виникнути питання, чи використовувався для торгівельних перевезень Замковий міст, через який проходить західний напрямок сполучень Кам'янця (на Львів, Краків Варшаву). Отож Замковий міст, та відповідна дорога біля замку, що з'єднувала місто-фортецю Кам'янець та його передмістя Підзамче, за середньовіччя мали виключно державно-військове значення, тому були дуже вузькими (зокрема на мосту подорожній не зміг би розминутися з возом) та мали чотири контрольних брами – Підзамецьку, Пильну (або Станіслава Августа), браму на початку Замкового мосту і Міську. Пов'язане це було з надзвичайно важливим військовим значенням Кам'янецької фортеці, який вона зберігала аж до 1812 р., тому цивільним особам щоб зберегти таємницю укріплень, в'їзд чи вхід з боку Підзамча було суворо заборонено. Навіть за перебування під стінами замку чи на валах карали смертю. Але часи змінилися і в 1876 р. для зручності проїзду всі брами – повністю або частково-розібрали. Військово-логістичне призначення мала за середньовіччя вул. Успенська, яка була найзручнішим та найкоротшим шляхом для перекидання військ із фортечних казарм до самого замку. Взагалі можна сказати, що місто-

фортеця Кам'янець уособлював місце зустрічі західноєвропейської військової логістики (засади якої вже були добре відомі та широко використовувалися арміями європейських держав, у т.ч. Речі Посполитої, яка в XVI-XVII ст. мала одну з найпотужніших армій у Європі) та азійської військової «логістики». Останню уособлювали татарські орди ще з часів Чінгісхана. Як зазначають Д. Шехтер та Г. Сандер, [4,47], на перший погляд може здатися, що Чінгісхан жодного відношення до логістики немає. В дійсності якраз навпаки. Якщо поглянути на Чінгісхана безпристрасним оком історика, то виявиться, що він був не тільки видатним тактиком, який завбачливо поділяв свою кінноту на загони, щоб одночасно нападати на супротивника з усіх боків, але й ще вельми талановитим та винахідливим логістом. Прагматичний воєначальник Чінгісхан привчив своїх воїнів не тільки пересуватися в бою малими групами, але й задовольнятися малим. Татаро-монгольська кіннота відправлялася в похід з трьома конями, з яких один був верховим, друга (кобила) давала молоко, а третій являв собою живу «консерву» на випадок скрутних часів. Окрім міркувань військового постачання гул від руху тисяч коней татарського війська виконував психологічну мету – наводив жах на мирних мешканців ще до появи татар. Вони на землях України, як і Чінгісхан, слідували жорстокій, але такій, що відповідала їхній меті стратегії, та знищували все боєздатне, до того ж молоде мирне населення (тобто знищували бойову силу супротивника в зародку). Чим менше в супротивника людей, міркував Чінгісхан, тим менша в нього армія, менше ресурсів. В Україні трофеями татар ставало все, що могло пересуватися: люди, свійська худоба, окрім свиней, яких забороняв їсти іслам. Вони вбивали чоловіків; полювали на хлопчиків, забираючи їх у яничари, дівчат – у гареми, шляхту – на багатий викуп. За це їх і прозвали «людоловами». До речі, відношення до коней у запорізьких козаків було зовсім відмінне від монголо-татар, хоча кіннота теж складала основу запорізького війська: за своїх коней запорожці молилися святому Кононові, ці тварини помирали власною смертю, забити коня вважалося гріхом, традиції споживати конину не було (немає в Україні й до нині).

Коли турки з татарами захопили Кам'янець у 1672 р., за неписаними законами війни переможці три дні грабували місто. Турки вивезли з міста понад 100 возів золота-срібла, 300 хлопчиків узяли в яничари, дівчат, серед яких були молоді черниці та шляхетні панни – в гареми. Загарбники здирали з церков хрести, з ікон – дорогоцінні оправы, самими ж іконами вимощували вулиці. З цим періодом пов'язана кам'янецька легенда про «золотий ридван» (Наводиться за [2,30].): турки вивозили з Кам'янця до Стамбулу золото й коштовності верблюдами, кіньми, віслюками, але добра не зменшувалося. Наказав тоді турецький пажа розплавити золото й вилити з нього золоту карету, по-місцевому – ридван. Карету загрузили барилами з грошима, мішечками з коштовностями, а зверху поклали скриньку з турецькими реліквіями. На Замковому мості коні злякалися і карета впала в кручу глибиною 30 м. Як турки не намагалися дістати

золото – не зуміли. У 1911 р. на берег Смотрича під час повені винесло сотню золотих монет і шукачі скарбів «золотої карети» з новою силою (а цим пошукам вже пішло четверте століття) прийнялися за роботу. В кінці ХХ ст. до справи підключилися професіонали з екскаватором самоскидом та старовинною картою, придбаною в Туреччині за великі гроші. В результаті пошукових робіт було порушене русло річки Смотрич, ледь не потопився екскаватор, але скарб знову ж не дався в руки. А Кам'янцем поширилися чутки, що турки обіцяють винагороду тим, хто знайде не так золоту карету, як турецькі реліквії, заховані в ній, а на додачу безкоштовно відбудують Старе місто та реставрують Замковий, колишній Турецький міст.

Розвиток транспортної інфраструктури середньовічного Кам'янця включав не тільки сухоподільний та водний види транспорту, але й повітряний. Пов'язане це з ім'ям «повітроплавця» Душинського. Це був механічних справ майстер, що проживав у місті в кінці ХVІІІ ст. Він виготовляв іграшки та різні забавки, що подобалися дітям й дорослим: ляльки, що ходили по підлозі; дерев'яні пуделі, що стояли на задніх лапах; барабанщики на круглому диску, що відбивали дріб. Дорослі віддавали перевагу годинникам із зозулею або з підморгуючим арапом. Ще Душинський майстрував повітряні кулі, мріючи злетіти в небо. 1783 р. він зробив дві спроби відірватися від землі, але кулі розірвалися. Тільки на третій раз йому повезло і куля піднялася вгору. Обивателі перелякано хрестилися, а діти кричали й кидали камінням, коли куля низько пролетіла над містом і зникла за обрієм. До Кам'янця Душинський так і не повернувся...

Важливим та неодмінним складником транспортної інфраструктури заповідника «Кам'янця» є його чотири мости (табл. 2). Найстаріший з них – Замковий (ХІ, ХVІ, ХVІІ-ХVІІІ ст.), він відзначений у «Книзі рекордів» України. Міст збудовано на кам'яному гребні, що зєднував острів з мисом материка, на якому стоїть замок; міст сполучає два правих береги р. Смотрич. Під час розбудови замку під мостом у скелі був пробитий склепінчастий канал, який регулював рівень води в Смотричі під час повіней. Як зазначалося, міст був дуже вузький (під один віз), виконував виключно військові функції, тому каравани з товарами входили до Кам'янця долиною р. Смотрич через Південну (Руську) міську браму. Під час турецької окупації (1672-1699 рр.) Замковий міст було обмуровано кам'яною кладкою у кшталті суцільної стіни довжиною 88 м, висотою 24-28 м. Існує легенда, що на ньому був страчений син Богдана Хмельницького – Юрко. Саме його, незадовго до смерті, Б.Хмельницький визнав за свого наступника. Однак гетьманська булава виявилася не під силу 16-річному Юркові. Турки двічі надавали Ю.Хмельницькому султанський фірман на звання гетьмана і «князя Сарматського» з резиденцією в м. Немирів. 1685 р. за доносом гетьман-князь був заарештований турками і привезений до Кам'янця.

Таблиця 2. Порівняльна логістична характеристика мостів м. Кам'янець-Подільський (Авторська розробка за [1,163; 2,48])

№	Назва	Час спорудження	Параметри			Де знаходиться
			Довжина, м	Висота, м	Пропускна спроможність	
1	Замковий (стара назва Турецький)	XI-XIV ст., відновлення XVII-XVIIIст.	88	24-28	Низька	Південний захід Старого міста
2	Старий міст біля Ковалів	1793 р.	біля 40	2-3	Низька	Північний захід Старого міста
3	Новопланівський або Новий	1864-1874 рр.	136	38	Середня	схід Старого міста
4	«Стрімка лань»	Відкриття 1973 р.	380	60	Висока	Південний схід Нового плану

Після короткого розслідування, яке відбувалося в Ратуші на Польському ринку, його задушили, а тіло скинули з турецького мосту. За іншими даними він був відправлений в грецький монастир на острові в Егейському морі. І сьогодні на Мальті туристам показують могилу «козацького генерала» Юрія Хмельницького. Архітектор та військовий комендант Кам'янця Ян де Вітте у XVIII ст. відремонтував Замковий міст на гроші польського короля Станіслава Августа Понятовського, в пам'ять про що була встановлена дошка. В 70-х рр. XIX ст. залишки споруд на Замковому мості були розібрані та встановлені дерев'яні тротуари з перилами. Це розширювало дорогу, однак середньовічний колорит мосту був остаточно втрачений.

Старий міст біля ковалів. З внутрішнього Поділля до Кам'янця пролягав шлях, що проходив повз Польські фільварки, вброд річкою, через Північну (Польську) візну браму, а далі узвозом в Старе місто. Першими зустрічали подорожніх ковалі, котрі пристосували печери в скелях під пересувні кузні. Вони підковували коней, виготовляли кінську упряж, цвяхи. Наприкінці XVII ст. (1793 р.) правий та лівий береги Смотрича з'єднав дерев'яний міст, який називався Новим. Після того, як ввели в дію міст через каньйон на сході (1874), назва Нового або Новопланівського перейшла до нього. В свою чергу міст біля Польської брами перейменували в «Старий міст біля Ковалів». Саме через цей міст, Старопоштовий узвіз та Вітряну браму до міста в'їжджали всі ті, хто прибував до Кам'янця з півночі та сходу (до побудови Новопланівського мосту). А серед них були чотири російські імператори (Петро I – 1711 р., Олександр I – 1818 р., Микола I – 1842 р., Олександр II – 1859 р.); 32-річний поет і художник Тарас Шевченко – (у 1846 р.); письменники Степан

Руданський (1849 р.) та Анатолій Свидницький (1851 р.), автор Словника російської мови Володимир Даль (1831 р.) та багато інших. Щодо польських королів, то на древніх мурах Кам'янця залишили свої «автографи» (у вигляді «пам'ятних дошок») два з них. Перший – це Стефан Баторій, за часів якого у XVI ст. якого була споруджена тзв. Вітряна Брама (або Брама Стефана Баторія), другий – це останній король Речі Посполитої Станіслав-Август Понятовський, який перебував у Кам'янці в 1781 р. З цієї okazji була зведена Тріумфальна арка на вході до Кафедрального майдану, на який повідомляється про цю подію. Нині на арці цей напис можна прочитати. До речі, він зроблений старопольською мовою, а на латиною, як подається в деяких джерелах. Латиною натомість виконана «Tablica Pamiętkowa» (польською – пам'ятна дошка) на Вітряній брамі біля башти Стефана Баторія. Ці два королі напевно в'їжджали в Кам'янець через єдиний тоді Замковий міст.

Новопланівський міст з'єднав Старе місто з східними землями, де в кінці XIX ст. було утворене передмістя – Новий план, з широкими вулицями, зеленими скверами та майданами. В 50-60 ті рр. XX ст. на їх місці забили фонтани, які пізніше висохли. Міст будувався з 1864 по 1874 рр. під наглядом інженер-капітана Я.Костенецького. Довжина мосту – 136 м, висота – 38 м. Одразу міст став улюбленим місцем відпочинку кам'янчан – свого роду бульваром. Про це свідчать численні фотографії Новопланівського мосту кінця XIX - початку XX ст. з фланіруючими гімназистами, чиновниками та панами в капелюшках. На огляд мальовничої панорами, що відкривалась з мосту, приводили гостей з провінції, і дами зомлівали, глянувши в майже 40-метрову прірву під ногами. У 2006 р. Новопланівський міст був реставрований в стилі кінця XIX – початку XX ст., що сприяло подальшому підвищенню його популярності серед туристів та місцевих мешканців, особливо молоді, яка чіпляє до ґрат мосту замочки, називаючи його «мостом закоханих». Подейкують, що рано-вранці, коли в долині ще клубочиться туман, на мості інколи з'являється постать минулого – жінка в білому капелюсі. За нею біжиш, біжиш – ніколи не доженеш.

Міст «Стрімка лань» був споруджений в 1973 р., тобто через сто років після відкриття Новопланівського мосту. Цей четвертий міст Кам'янця знаходиться на південному сході Нового плану. Доки його зводили, в народі з'явився жарт про річку Смотрич, як найширшу річку України, бо міст будувався десятиліттями і не було цій будові ні кінця, ні краю. Експериментальний міст довжиною 380 м, висотою 60 м створювали спеціалісти Київського Інституту Електрозварювання НАН України імені Патона. Проїжджа частина мосту складається з трипрогінної рамкової системи, що дозволяє використовувати міст у спортивних змаганнях – чемпіонаті України з повітроплавства (згадаймо повітроплавця XVIII ст. Душинського). Під час змагань пілоти на повітряних кулях намагаються пролетіти під мостом. Виконання цього завдання дає їм право бути зарахованими до еліти повітроплавців – майстрів вищого класу. З 1995 р.

популярністю серед екстремалів користувалися стрибки з мосту на гумових канатах з падінням в скелястий каньйон р. Смотрич (тзв. «бенджі-джампінг»). Однак після трагічного випадку – смерті однієї з учасниць, атракціон був закритий. Міст отримав назву «Лань, що біжить» або «Стрімка лань». Назва мосту перегукується з давньою легендою про оленя та князів Коріатовичів – засновників міста.

Висновки. Одне з семи «Туристичних чудес України» - історико-архітектурний заповідник «Кам'янець-на-Поділлі» протягом століть розвивався як найбільший оборонний, господарський, торгівельний та транспортний осередок Поділля. Понад 300 років це був центр Подільського воєводства Речі Посполитої (XV-XVIII ст.), понад 120 років – центр Подільської губернії Російської імперії (1793-1917 рр.), майже півроку – тимчасова «столиця» Директорії Української Народної Республіки (друга половина 1919 р.), майже 20 років – обласний центр УРСР (1920-1937 рр.). Особливо цікавим та змістовним з туристичного погляду в розвитку Кам'янця-Подільського були часи середньовіччя, коли місто і сформувалося як місто-фортеця з цілісним комплексом військово-оборонних та житлово-торгівельних споруд, які органічно поєднувалися на досить невеликому за розмірами острові, який оточував глибокий скелястий каньйон р. Смотрич та для захисту якого був споруджений грізний замок, що контролював єдиний міст на в'їзді до міста. Середньовічний Кам'янець мав розвинуту торгівельну транспортну та митну інфраструктуру, що включала бруковані дороги, в'їзні брами (де містилися митні комори, тобто митні пости), річковий порт тощо. Кам'янець вирізнявся особливим розвитком «східної» торгівлі, яку здійснювали вірменські купці, які створили в місті власний торгівельно-складський та житловий квартал навколо Вірменського ринку. Караван-сарай на в'їзді до міста, річковий торгівельний порт, підземні торгівельні галереї та складські приміщення, три великих міських ринки (крім Вірменського, це Польський та Руський ринки), торгівельно-складські будівлі тощо – все це говорить про надзвичайно високий рівень розвитку, який отримали в середньовічному Кам'янці не тільки військово-оборонні, але й торгівельно-складські та транспортно-митні функції, які в сучасній термінології позначаються поняттям «логістичні функції». Отже, матеріал статті вносить свою частку у висвітлення розвитку як транспортно-торговельної логістики в Україні в історичному аспекті (на прикладі середньовічного містя-фортеці Кам'янця) так і в дослідження логістичного аспекту «Туристичних чудес» України - в межах логістики туризму. Слід зазначити, що господарський, транспортний, архітектурний розвиток міста не припинявся і в XIX – на початку XX ст. Як губернський центр Російської імперії, Кам'янець тоді не поступався сусідньому провінційному центру Австро-Угорщини – Чернівцям (на жаль, нині таке порівняння не на користь Кам'янця). Визначальними ознаками Кам'янця тоді були такі споруди Старого міста, як бувший Кармелітський костьол (пізніше - Собор Ікони Казанської Божої Матері), Вірменський та особливо

Польський ринок, забудовані 3-4-х поверховими будинками в стилі барокко та ренесансу, нарешті, капітальні кам'яні трьох-чотирьохповерхові будинки, зведені на стрімких схилах Старого міста в особливий спосіб – з фасаду вони мали 3-4 поверхи, а з внутрішнього двору – один-два поверхи. Сходів між поверхами в таких будинках не було, оскільки до першого поверху вела окрема стежка, а верхні поверхи мали вихід безпосередньо у внутрішній двір, заощечений кам'яними плитами. Спосіб будівництва таких домів був запозичений кам'янецькими будівничими від оборонних башт, наприклад Різницької, яка з боку кручі була трьохярусною, а з боку міста – двохярусною. На жаль, жодної з цих ознак нині немає: Кармелітський костіол був повністю знищений в 1930-ті роки (нині на його місці – пустка); Польський ринок, як і білостінні багатоповерхівки на кручах стали жертвами німецьких бомбардувань в 1941 р. Можна зазначити, що Кам'янець-Подільський є мабуть, єдиним містом України історичний центр якого так і не було відновлено після Другої Світової війни. На додаток Кам'янець був «репресований» Радянською владою в 1930-х роках: позбавлений статусу обласного центру та «розжалуваний» до рівня райцентру (мабуть місту пригадали часи Гетьманату, коли в Кам'янці був створений Український університет, та Дирекції, коли Кам'янець півроку перебував у статусі тимчасової столиці України). Усе вищевикладене, на нашу думку, дає підстави до висунення Кам'янця-Подільського в претенденти на присвоєння йому звання «місто-герой України».

1. Будзей О.В. *Вулицями Кам'янця-Подільського* / Серія «Історичні місця України» / О.Будзей. – Львів: Світ, 2005. – 272 с.
2. Вінюкова-Волкова В. *Легенди старого Кам'янця* / В. Вінюкова-Волкова. - Кам'янець-Подільський: ПП «Медобори-2006», 2009. – 48 с.
3. Рутинський М. *Замковий туризм в Україні: Навч. пос.* / М. Рутинський. – Київ: ЦУЛ, 2007. – 432 с.
4. Шехтер Д. *Логістика. Искусство управления цепочками поставок* / Д. Шехтер, Г.Сандер. / Пер. с англ. – М.: Претекст, 2008. – 230 с.
5. Смирнов І.Г. *Логістика туризму: Навч. пос.* / І. Смирнов. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
6. Смирнов І.Г. *Стратегічний логістичний менеджмент в контексті сталого розвитку туризму в Україні* / І. Смирнов // *Краєзнавство та музейна справа в Україні: Наук. зб. «Велика Волинь»*. – 2010. – Вип. 14. – С. 164-179.
7. Гордєєв А.Ю. *Карти-портолани XVI-XVII ст.: особливості та роль у розвитку картографії: Моногр.* / А. Гордєєв. – К.: ВГЛ «Обрії», 2009. – 408 с.

УДК 911.3

Уліганець С.І., Стригун О.Г.

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ ЄВРО - 2012 У МІСТІ КИСВІ

В даній статті сформульовано і обґрунтовано необхідність розробки та провадження альтернативних та кункурентноспроможних видів туристичного продукту.